Deutscher Bundestag **Drucksache 17/5571**

17. Wahlperiode 14. 04. 2011

Kleine Anfrage

der Abgeordneten Winfried Hermann, Dr. Anton Hofreiter, Bettina Herlitzius, Daniela Wagner, Stephan Kühn, Ingrid Nestle, Dr. Valerie Wilms und der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN

Aktuelle Bau- und Kostenrisiken des Projektes Stuttgart 21 und der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

Wie das Magazin „stern" (15/2011) sowie verschiedene Tageszeitungen, darunter z. B. die „Stuttgarter Zeitung" vom 11. April 2011, berichteten, belegt ein 130-seitiges internes Dossier der DB ProjektBau GmbH mit dem Titel „Großprojekt Stuttgart 21 – Wendlingen–Ulm, Chancen und Risiken" vom 25. März 2011 zahlreiche unkalkulierbare Bau- und Kostenrisiken in erheblichem Umfang.

Das Projekt werde viel teurer, als bisher offiziell von der Deutschen Bahn AG (DB AG) dafür angegeben worden sei. Bereits „vor der Vergabe der wirklich großen Arbeiten: dem Bahnhofsneubau und den Tunnelarbeiten zum Flughafen" rechnen die Planer aus dem Kreis des Projektleiters Hany Azer mit zusätzlichen Ausgaben von ca. 1 Mrd. Euro. Im schlimmsten Falle sei sogar mit einer Kostenexplosion von insgesamt bis zu 3 Mrd. Euro Mehrkosten zu rechnen. Die Steuerzahlerinnen und Steuerzahler müssten also über 7 Mrd. Euro für den Tiefbahnhof Stuttgart 21 aufbringen.

Hinzu kämen große planerische, betriebliche und bauliche Probleme, wie ungeklärte Grundstücksverkäufe, der vorgezogene Abriss des Nordflügels des Stuttgarter Hauptbahnhofs, Gefahren durch das unkontrollierbare wassereinlagernde Mineral Anhydrit und die Neudimensionierung des Grundwassermanagements. Ferner könne die Strecke nicht mit Zügen ohne ETCS-Ausstattung (ETCS: European Train Control System) befahren werden. Für Züge des Nah- und Regionalverkehrs sowie S-Bahnen wäre der Tiefbahnhof Stuttgart 21 also unbenutzbar oder sie müssten nachgerüstet werden.

Der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN ist bekannt, dass Stuttgart 21 ein sogenanntes eigenwirtschaftliches Projekt der DB AG ist und kein Projekt des Bedarfsplans für Bundesschienenwege. Es werden jedoch erhebliche Bundesmittel (1,23 Mrd. Euro) und umfangreiche Mittel der bundeseigenen DB AG (1,47 Mrd. Euro) für das Projekt eingesetzt. Zudem sind auch die kilometerlangen Zulaufstrecken zum Tiefbahnhof betroffen, also Bundesschienenwege. Die Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN weist daher auf das grundlegende parlamentarische Informationsrecht der Abgeordneten und Fraktionen des Deutschen Bundestages, insbesondere bei der Kontrolle des Bundesvermögens (Deutsche Bahn AG), hin sowie auf die diesbezügliche Klage der Fraktion BÜNDNIS 90/DIE GRÜNEN vom 22. März 2011 beim Bundesverfassungsgericht.

Wir fragen die Bundesregierung:

Stuttgart 21

1. Trifft es zu, dass durch den vorzeitigen Abriss des Nordflügels des Stuttgarter Hauptbahnhofs Mehrkosten in Höhe von 600 000 Euro entstanden sind?

   Falls ja, wie hat die DB AG dies begründet?

2. Wurde bei der Planung des Tiefbahnhofs Stuttgart 21 überprüft, ob das Bahnprojekt den Regelwerken für den europäischen Hochgeschwindigkeitsverkehr entspricht?

   Falls nein, warum wurde dies versäumt?

   Falls ja, welche Regelwerke kamen in welchem Umfang zur Anwendung?

3. Warum wurde bei der Planung des neuen Tiefbahnhofs Stuttgart 21 eine Längsneigung der Bahnsteiggleise von 15,14 Promille zugelassen, obwohl die Eisenbahn-Bau- und Betriebsordnung (EBO) maximal 2,5 Promille für Bahnhofsneubauten vorsieht?

   Wie hat das Eisenbahn-Bundesamt die Erteilung der entsprechenden Ausnahmegenehmigung für den Tiefbahnhof begründet?

   Welches Sicherheitsrisiko ist damit verbunden, und welche Vorkehrungen wurden getroffen, damit dieses Risiko gesenkt werden kann?

4. Warum wurde bei der Planung für die Station Terminal am Stuttgarter Flughafen auf ein zweites Gleis verzichtet, und welche Auswirkungen hat dies auf die Leistungsfähigkeit?

5. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass bisher alle in den letzten neun Jahren eingereichten Pläne zur Planfeststellung der Flughafen-Bahnanlagen (Planfeststellungsabschnitt PFA 1.3) vom Eisenbahn-Bundesamt abgelehnt worden sind, da die „Planung nicht die erforderliche Reife hat“?

   Welche Risiken und Folgen für die Realisierung des Gesamtprojektes sind damit verbunden?

   Bis wann rechnet das Eisenbahn-Bundesamt mit dem Vorliegen der Planfeststellungsbeschlüsse für die Planfeststellungsabschnitte 1.3 und 1.6, die laut Angaben des Bundesministeriums für Verkehr, Bau und Stadtentwicklung bereits eingeleitet worden sind?

6. Welche Konsequenzen zieht die Bundesregierung daraus, dass die Vorhabenträgerin DB AG bereits Tunnelanlagen für die Flughafenanbindung errichten will, obwohl sie seit Jahren nicht sicherstellen kann, dass die Flughafen-Bahnanlagen im Planfeststellungsabschnitt 1.3 überhaupt gebaut werden dürfen?

7. Wie bewertet die Bundesregierung, dass die DB AG längerfristig nicht über das benötigte Fachpersonal für den Bau von Stuttgart 21 verfügt, und welche Konsequenzen hat dies für den Zeitplan und die Kosten des Projektes?

8. Ist die Befahrbarkeit des gesamten Bahnknotens Stuttgart 21 und des Tiefbahnhofs für Fahrzeuge ohne ETCS-Ausstattung gewährleistet?

   Falls nicht, welche einzelnen Abschnitte können nicht von Fahrzeugen ohne ETCS-Ausstattung benutzt werden?

9. Wie hoch sind nach Kenntnis der Bundesregierung die durchschnittlichen Nachrüstungskosten pro Triebfahrzeug auf ETCS-Level?

10. Wie begründet die Bundesregierung die Haushaltskürzungen bei den ETCS-Mitteln?

Neubaustrecke Wendlingen–Ulm

11. Trifft es zu, dass die DB AG zur sogenannten Heimerl-Trasse nie Alternativabwägungen vorgenommen hat?

    Falls ja, warum sind diese unterblieben, und warum hat der Bund diese nicht eingefordert?

12. Welche Auswirkungen hat es auf den Fahrzeugeinsatz, dass der geplante 1,47 Kilometer lange Abschnitt der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm am Fuß des Albaufstiegs eine Steigung von 30,99 Promille hat?

13. Trifft es zu, dass die vorhandenen Triebfahrzeuge der Kategorien ICE 1, ICE 2 und ICE-T die geplante Trasse der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm nicht befahren dürfen, da die Fahrdynamik der Trasse für diese Fahrzeugtypen ungeeignet ist?

    Welche Auswirkungen hat dies auf das Nutzen-Kosten-Verhältnis der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

14. Werden durch die spezifischen fahrdynamischen Parameter der Trasse europarechtliche Sondertatbestände geschaffen, die mögliche Wettbewerber auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm diskriminieren könnten?

15. Welche Triebfahrzeugkategorien in Deutschland und in Europa sind geeignet, um eine Steigung von 31 Promille zu überwinden?

16. Welche Kostensteigerungen waren bei der Ausschreibung der Fahrzeugkategorie IC-X mit der Anforderung verbunden, dass diese auf unbegrenzter Länge eine Steigung von 31 Promille überwinden können muss?

17. Welche anderen Hochgeschwindigkeitsstrecken in Deutschland erfordern die Überwindung einer Steigung von 31 Promille?

    Wie lang sind die betreffenden Streckenabschnitte, und welche Fahrzeugkategorien kommen dort zum Einsatz?

18. Welche der vorhandenen Fahrzeugklassen der französischen Hochgeschwindigkeitsbaureihe TGV können die Steigung von 30,99 Promille im geplanten Abschnitt der Neubaustrecke bewältigen?

19. Welche Schlüsse zieht die Bundesregierung daraus, dass eine Strecke mit einer Steigung von 1,47 Promille nur für eine Güterzuglast von maximal 520 Tonnen geeignet ist, und nicht wie vom Gutachter der Intraplan Consult GmbH behauptet für bis zu 1050 Tonnen?

    Welche Auswirkung hat dies auf die Güterzugtauglichkeit der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm und das Nutzen-Kosten-Verhältnis?

    Wird die Bundesregierung angesichts dieser Problematik das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm überprüfen?

    Falls nicht, warum nicht?

20. Trifft es zu, dass laut Zielkonzept auf der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm tagsüber ein ICE-Halbstundentakt geplant ist und somit nur nachts Trassenkapazitäten für den langsameren Güterverkehr zur Verfügung stehen?

21. Trifft es zu, dass durch den geplanten ICE-Halbstundentakt östlich von Ulm die Durchlassfähigkeit für den Güterverkehr tagsüber um ca. 40 Prozent eingeschränkt wird?

    Falls ja, welche Auswirkungen hat dies auf das Kosten-Nutzen-Verhältnis der Neubaustrecke Wendlingen–Ulm?

Wird die Bundesregierung angesichts dieser Problematik das Nutzen-Kosten-Verhältnis für die Neubaustrecke Wendlingen–Ulm überprüfen?

Falls nicht, warum nicht?

Berlin, den 14. April 2011

Renate Künast, Jürgen Trittin und Fraktion

Gesamtherstellung: H. Heenemann GmbH & Co., Buch- und Offsetdruckerei, Bessemerstraße 83–91, 12103 Berlin, www.heenemann-druck.de
Vertrieb: Bundesanzeiger Verlagsgesellschaft mbH, Postfach 10 05 34, 50445 Köln, Telefon (02 21) 97 66 83 40, Fax (02 21) 97 66 83 44, www.betrifft-gesetze.de
ISSN 0722-8333